



COMMUNE DE DEVELIER

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Aménagement

Rapport et plans

AUTORITE COMMUNALE

ADOpte PAR LE CONSEIL COMMUNAL LE

14 NOV. 2022

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

LE MAIRE

LE SECRETAIRE

LE SECRETAIRE COMMUNAL SOUSSIGNE CERTIFIE
L'EXACTITUDE DES INDICATIONS CI-DESSUS

DEVLIER, LE 15 NOV. 2022

SIGNATURE

TIMBRE



AUTORITE CANTONALE

EXAMEN PREALABLE DU

26 NOVEMBRE 2020

APPROUVE PAR DECISION DU

24 NOV. 2022

DEPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT
LE CHEF DE DEPARTEMENT

SIGNATURE

TIMBRE



TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	2
	Définition et procédure	2
	Contexte	3
	Pourquoi réviser ?	3
2	PRÉSENTATION DE LA COMMUNE	4
3	ESPACE BÂTI	5
4	ESPACES PUBLICS ET CENTRE DE LA LOCALITÉ	8
5	ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET ARTISANALES	10
6	INFRASTRUCTURES PUBLIQUES ET SERVICES À LA POPULATION	11
7	NATURE ET PAYSAGE	12
8	MOBILITÉ	13
9	TOURISME ET LOISIRS	14
10	DANGERS NATURELS	15

LISTE DES ANNEXES

1. Schéma de synthèse - Urbanisation
2. Concept de mobilité¹

¹ Extrait de : Commune de Develier, Concept général de mobilité : Rapport, CSD Ingénieurs Delémont, 12 octobre 2020, chapitre 5

1 INTRODUCTION

DÉFINITION ET PROCÉDURE

Définition

Le Plan directeur communal, anciennement Conception directrice², définit le développement souhaité du territoire communal en s'appuyant sur la charte de l'agglomération de Delémont et sur les études de base réalisées dans le cadre du processus de révision du plan d'aménagement local (PAL).

Il fournit une vision sur le long terme allant au-delà de la durée de vie du plan d'aménagement local. Il fixe le cadre dans lequel s'inséreront les décisions futures des autorités en matière d'aménagement du territoire. Il sert de base à l'élaboration du plan de zones et du règlement communal sur les constructions.

Il comprend un ensemble de principes directeurs et d'objectifs permettant d'atteindre les buts visés :

Charte et Programme d'agglomération	Espace bâti	Objectifs généraux et objectifs par secteur	
	Espaces publics et centre de la localité	Objectifs généraux	
	Activités industrielles et artisanales	Objectifs généraux	
	Infrastructures publiques et services à la population	Objectifs généraux	
	Nature et paysage	Conception d'évolution du paysage	
	Mobilité	Objectifs généraux	Plan directeur des circulations
	Tourisme et loisirs	Objectifs généraux	
	Dangers naturels	Objectifs généraux	

Plan directeur communal : schéma général

La Conception d'évolution du paysage (CEP) fait partie intégrante du Plan directeur communal. Ses principales conclusions sont reprises dans le présent document.

Procédure

Contrairement au plan de zones et au règlement communal sur les constructions dont l'approbation revient à l'Assemblée communale, le Plan directeur communal est de la compétence du Conseil communal.

Lors de la révision du PAL de Develier, entre 2013 et 2015, la Conception directrice, selon la terminologie en vigueur à ce moment-là, avait été élaborée par la Commission d'urbanisme

² Dans le courant de l'année 2019, le SDT a souhaité que le terme *Plan directeur communal* remplace systématiquement le terme *Conception directrice*. Le contenu reste identique, seule la terminologie change.

étendue. Elle avait été discutée à plusieurs reprises par le Conseil communal, et présentée à la population lors d'une assemblée publique d'information le 1^{er} juillet 2013. Elle avait ensuite fait l'objet d'un examen préalable auprès des services de l'Etat le 11 août 2014, avant d'être formellement adoptée par le Conseil communal puis approuvée par le Département de l'environnement et de l'équipement.

Dans le cadre de la révision sommaire du PAL engagée par les Autorités communales à la suite du recours de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) au Tribunal cantonal puis fédéral contre la décision d'approbation du PAL de 2015, le Plan directeur communal a fait l'objet de quelques adaptations. Ces modifications ont également été discutées au sein de la Commission d'urbanisme, et ont été présentées au Conseil communal. Le Plan directeur communal partiellement révisé a ensuite été soumis à l'examen préalable des services de l'Etat le 26 novembre 2020. Le Conseil communal a adopté formellement ce document en date du xxx, puis le Département l'a approuvé le xxx.

Le Plan directeur communal lie les autorités communales et cantonales pour les éléments mentionnés en gris.

CONTEXTE

Le contexte dans lequel s'inscrit la révision du PAL de Develier est particulier. Le premier projet rejeté par le Tribunal fédéral suite au recours de l'ARE suivait une logique d'extension de la zone à bâtir dont la preuve du besoin avait été apportée par un rapport d'opportunité se référant à la période 1995-2009.

Aujourd'hui, même si l'Agglomération de Delémont et le Service du développement territorial estiment que la population de Develier devrait croître de 261 habitants d'ici 2030 puis de 104 habitants entre 2030 et 2040, ces besoins supplémentaires ne semblent plus suffisants pour justifier une extension de la zone à bâtir.

La révision de la LAT puis du plan directeur cantonal ont profondément modifié l'appréciation des besoins et du dimensionnement de la zone à bâtir.

Alors que le premier projet comportait un ambitieux plan directeur d'urbanisation avec de nombreuses extensions planifiées dans le temps, le présent projet se concentre sur le développement vers l'intérieur qui passe par la valorisation des réserves et la densification des secteurs centraux.

POURQUOI RÉVISER ?

Les autorités communales ont décidé d'entreprendre la révision du PAL pour plusieurs raisons :

- Plan de zones actuel très ancien (approbation en 1992) et non conforme au plan directeur cantonal ;
- Mise en conformité du PAL à la suite du recours de l'ARE au Tribunal fédéral contre la décision d'approbation du PAL de 2015 ;
- Mise en œuvre du projet d'agglomération de Delémont ;
- Nécessité d'orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur ;
- Volonté de valoriser les réserves existantes et de densifier les secteurs qui s'y prêtent.

La fiche URBA2 (mesure 11) du programme d'agglomération prévoit la révision du PAL de

Develier dès 2010 avec en particulier pour objectif la densification du secteur central par le biais d'un plan spécial.

2 PRÉSENTATION DE LA COMMUNE

Généralités	■ Population résidante (31 décembre 2018) :	1354
	■ Superficie :	1242 ha
	■ Densité :	109 hab. / km ²
	■ Altitude :	477
	■ Entreprises (2017) :	108
	■ Emplois ³ , secteur primaire (2017) :	32
	■ Emplois, secteur secondaire (2017) :	195
	■ Emplois, secteur tertiaire (2017) :	261

Develier dans le contexte régional Develier se situe à proximité de la ville de Delémont. Depuis 10 ans, sa population est passée de 1350 à plus de 1400 habitant, avant de chuter à nouveau à 1350 habitants ces dernières années. A l'échelle du district de Delémont, Develier est la 7ème commune la plus peuplée, derrière Courtételle, Val Terbi, Courroux, Courrendlin, Haute-Sorne et Delémont. Develier occupe une position particulière, au pied de la route des Rangiers permettant de rejoindre l'Ajoie, mais également au pied de la route menant à Bourrignon et Lucelle.

Forces	■ Proximité avec Delémont
	■ Excellente desserte en transports publics
	■ Qualité des infrastructures collectives
	■ Paysage et nature riches et préservés
	■ Infrastructures sportives et de loisirs
Faiblesses	■ Nuisances liées aux voies de communication
	■ Habitat existant à requalifier
	■ Manque d'espaces de détente et de rencontres

³ Emplois équivalents plein-temps (source FISTAT)

3 ESPACE BÂTI

Le village de Develier se trouve dans un vallon, entre le monticule de Surchaux au sud et la Montagne de Develier au nord, arrosé par le ruisseau de la Pran. La localité est articulée autour d'un espace-rue très allongé, animé par une courbe et dominé à l'ouest par l'église. Le vieux village, composé de maisons assemblées des deux côtés de l'embranchement ouest, forment une entité spatiale distincte et compacte, qui fait office de noyau. Autour de l'église se trouvent également quelques fermes typiques et, propre à l'urbanisation du 19^{ème} siècle, une rangée d'habitations de journaliers au bord de la route.⁴

Le développement soutenu du village de Develier est principalement dû à sa proximité avec Delémont. L'urbanisation s'est étendue essentiellement au Nord de la route cantonale, avec des quartiers résidentiels sur le coteau. Le Sud de la route est resté, lui, peu urbanisé.

Le noyau bâti existant comprend encore des réserves de terrains pouvant être mises en valeur, à proximité de La Poste, au Sud de la route mais également au sein des nouveaux quartiers. Toutefois, la présence de la forêt au Nord du village limite les possibilités d'extension de l'urbanisation.

La localité de Develier présente un intérêt marqué pour le développement de l'habitat. Sa proximité avec l'A16 et la capitale cantonale, de même que la présence de la zone agricole et de vastes territoires boisés constituant des lieux de délasserment privilégiés, sont des atouts indéniables.



Develier peut également offrir des conditions attractives pour le développement d'activités économiques, notamment grâce à la zone d'activités située à l'entrée Est du village.

Charte d'agglomération



Les objectifs de l'agglomération qui s'appliquent à Develier pour l'espace bâti sont les suivants :

- 10** L'agglomération oriente son développement vers l'intérieur et concentre l'urbanisation dans les zones bien desservies par les transports publics.

Les communes de l'agglomération densifient en priorité les terrains situés à proximité

⁴ Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS).

des centres communaux et localisent les nouvelles zones à bâtir en tenant compte des équipements locaux et des arrêts des transports publics.

Objectif général	<ul style="list-style-type: none">▪ Orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur par la mise en valeur des parcelles libres de construction et la réhabilitation des volumes existants.
Objectifs particuliers	<ul style="list-style-type: none">▪ Encourager la rénovation et l'aménagement de nouveaux logements dans les volumes existants, en respectant leurs caractéristiques architecturales et établir un règlement y relatif ;▪ Mettre en valeur les secteurs libres situés au centre de la localité en favorisant le développement d'un habitat de qualité présentant une certaine densité ;▪ Encourager la mise sur le marché des parcelles libres de construction et limiter les effets de la thésaurisation.
Définition des secteurs	<p>Le village de Develier a été décomposé en plusieurs secteurs présentant des caractéristiques homogènes. Ils sont reportés sur l'annexe 1.</p>
<i>Secteur 0 : Noyau historique</i>	<p>Le noyau historique du village de Develier se situe autour de l'Eglise. Il comprend plusieurs anciens bâtiments (ancienne école, ancien moulin, ancien Restaurant du Soleil).</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Respecter les mesures du périmètre de protection défini par l'ISOS et limiter les atteintes aux sites bâtis sensibles répertoriés dans le RBC ;▪ Veiller au maintien des constructions et espaces libres et à la suppression de toutes les causes de perturbation.
<i>Secteur 1 : Centre du village</i>	<p>Ce secteur comprend le village original de Develier structuré le long de la route et surplombé par l'Eglise. Plusieurs bâtiments typiques et relativement anciens se trouvent dans ce secteur, tels que le Restaurant du Cerf ou les maisons de journaliers, en rangée. Ce secteur possède deux petites places (Place de la Poste et Place du Soleil), séparées par la route cantonale, qui pourraient être mises en lien et devenir des espaces publics structurant le centre du village de Develier.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Respecter les mesures du périmètre de protection défini par l'ISOS et limiter les atteintes aux sites bâtis sensibles répertoriés dans le RBC. Conserver l'homogénéité et le caractère rural du site ;▪ Sécuriser les déplacements en transports non motorisés ;▪ Encourager la réhabilitation, en veillant à l'intégration des rénovations avec l'identité du secteur ;▪ Aménager des espaces publics attractifs et reliés entre eux.
<i>Secteur 2 : La Poste</i>	<p>Ce secteur, situé à proximité de La Poste, concentre la majorité des services à la population du village de Develier (magasin, banque, coiffeur, etc.) de même que quelques habitations.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Dynamiser le secteur pour l'accueil de services à la population ;▪ Veiller à l'intégration avec le voisinage du centre ancien ;▪ Aménager des espaces publics attractifs et reliés entre eux ;▪ Sécuriser les déplacements en transports non motorisés.
<i>Secteur 3 : Sud de la RC6</i>	<p>Ces trois petits secteurs comprennent des grappes de quelques maisons individuelles. Ils présentent encore quelques réserves pour de nouvelles constructions.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Entretenir, rénover et adapter les bâtiments les plus anciens aux standards actuels ;

*Secteur 4 :
Entrée Est de la localité*

- Ne pas étendre l'urbanisation au-delà de la zone à bâtir légalisée ;
- Mettre en valeur les réserves de terrain encore disponibles ;
- Veiller à l'intégration avec le voisinage du centre ancien.

Ce secteur comprend des maisons individuelles, de petits immeubles, de même que quelques entreprises. Les habitations datent majoritairement de la seconde moitié du siècle dernier, mais quelques bâtiments ont été construits récemment. Une densification de ce secteur semble peu probable.

- Entretien, rénover et adapter les bâtiments les plus anciens aux standards actuels ;
- Veiller à préserver une qualité architecturale à l'entrée du village.

*Secteur 5 :
Champ-de-Val*

Situé à proximité de l'église et du noyau historique de la localité, ce secteur est entièrement construit (maisons individuelles).

- Entretien, rénover et adapter les bâtiments les plus anciens aux standards actuels ;
- Veiller à l'intégration avec le voisinage du centre ancien.

*Secteur 6 :
Nord-ouest de la localité*

Ce secteur est constitué principalement de quartiers résidentiels construits au cours de la deuxième moitié du siècle dernier. Il présente par endroit un certain potentiel de densification, notamment dans les deux secteurs stratégiques Sur la Lave et La Monte.

- Valoriser les réserves de terrain en particulier pour les parcelles libres sur La Lave et La Monte (IBUS min. 0.53⁵), et densifier le bâti dans les endroits qui s'y prêtent ;
- Entretien, rénover et adapter les bâtiments les plus anciens aux standards actuels ;
- Ne pas étendre l'urbanisation au-delà de la zone à bâtir légalisée.

*Secteur 7 :
Ecoles*

Ce secteur accueille les deux écoles du village (enfantine et primaire) de même que des terrains de sport, une salle de gym et une place de jeux.

- Entretien des infrastructures scolaires et sportives, et assurer les besoins sur le long terme ;
- Maintenir la vocation « utilité publique » de ce secteur.

*Secteur 8 :
Chemin des Ecureuils*

Ce secteur se situe en bordure de forêt et contient plusieurs maisons individuelles construites dans la seconde moitié du siècle dernier, toutes entourées de grands terrains très arborisés. La proximité de la forêt et la pente du terrain font qu'il sera difficile de densifier ce secteur.

- Entretien, rénover et adapter les bâtiments les plus anciens aux standards actuels ;
- Ne pas étendre l'urbanisation au-delà de la zone à bâtir légalisée ;
- Entretien et valoriser le chemin piéton qui permet de traverser le secteur du Nord au Sud.

*Secteur 9 :
La Sacie*

Ce secteur est constitué principalement de quartiers résidentiels construits au cours de la deuxième moitié du siècle dernier, et de petits immeubles. Ce secteur est saturé et ne peut plus accueillir de nouvelles constructions.

- Entretien, rénover et adapter les bâtiments les plus anciens aux standards actuels ;
- Ne pas étendre l'urbanisation au-delà de la zone à bâtir légalisée ;
- Entretien et valoriser le chemin piéton qui permet de traverser le secteur du Nord au Sud et développer une autre liaison permettant de se rendre au centre du village.

⁵ Ancien IU min 0.40

*Secteur 10 :
Chemin des Chauxfours*

Situé au centre de la localité, ce secteur stratégique ne contient qu'une seule habitation. La taille de la parcelle et sa situation en font un secteur stratégique, où le potentiel de densification est important. La densification devra se faire par le biais d'un plan spécial.

- Valoriser les réserves de terrain et développer l'habitat collectif (3-4 niveaux, IBUS min. 0.53⁶) en établissant un plan spécial ;
- Veiller à préserver une qualité architecturale à l'entrée du village ;
- Veiller à l'intégration avec le voisinage du centre ancien.

*Secteur 11 :
Zone d'activités*

Ce secteur accueille des activités artisanales et commerciales. Quelques parcelles sont encore disponibles au nord du secteur. La forte proportion de garages et d'entrepôt fait que ce secteur n'est pas très dense en termes d'emplois.

- Favoriser l'accueil d'activités artisanales et/ou industrielles ;
- Valoriser les réserves de terrain.

*Secteur 12 :
Route de Courtételle*

Ce secteur compris dans un plan spécial doit permettre l'implantation de nouvelles activités.

- Favoriser l'accueil d'activités artisanales qui engendrent peu de nuisances, ainsi que le développement de l'habitat ;
- Valoriser les réserves de terrain ;
- Veiller à préserver une qualité architecturale à l'entrée du village.

*Secteur 13 :
Zone sportive*

Ce secteur comprend les terrains de sport du village : foot, tennis, pétanque, de même que les infrastructures qui vont avec (vestiaires, buvette, etc.).

- Maintenir la vocation « sports et loisirs » de ce secteur ;
- Entretien, rénover et adapter les infrastructures sportives et de loisirs.

4 ESPACES PUBLICS ET CENTRE DE LA LOCALITÉ

Les espaces publics sont des lieux de vie qui structurent la zone bâtie. Ils contribuent à la mise en valeur du patrimoine bâti composé des anciens bâtiments, des fontaines, des croix, etc.

Develier ne possède pas vraiment de centre du village, avec place et bancs. Il existe bel et bien deux petites places le long de la route principale, qui seraient suffisamment grandes et bien situées pour devenir des espaces publics clés du village. Cependant, l'absence d'aménagements ou de mobilier urbain permettant la rencontre ou la discussion ajouté à la relative proximité de la route principale, font que ces espaces ne sont pas utilisés comme tels.

Les quartiers résidentiels sont mieux lotis. Ils proposent effectivement quelques espaces publics mieux équipés et aménagés, sous forme de places de jeux notamment.

⁶ Ex IU min 0.40



Charte d'agglomération



Les objectifs de l'agglomération qui s'appliquent à Develier pour l'aménagement des espaces publics et du centre de la localité sont les suivants :

- 5 Les communes de l'agglomération et le canton s'engagent conjointement à revitaliser les centres des localités comme lieux fédérateurs de la vie communale.
- 5.1 Ils élaborent et réalisent des projets de réaménagement des espaces publics comme lieux de rencontre, de modération du trafic motorisé au profit des déplacements à pied, à vélo et en transport public, ainsi que de réhabilitation des centres anciens, en fonction des particularités locales.
- 5.2 Ils contribuent dans ce cadre à la rénovation et réaffectation du bâti ancien, à la préservation du petit patrimoine et à la valorisation de l'image des villages.

Objectif général

- **Aménager les deux places situées au centre du village, afin d'en faire des espaces publics de qualité jouant le rôle de lieux de rencontre.**

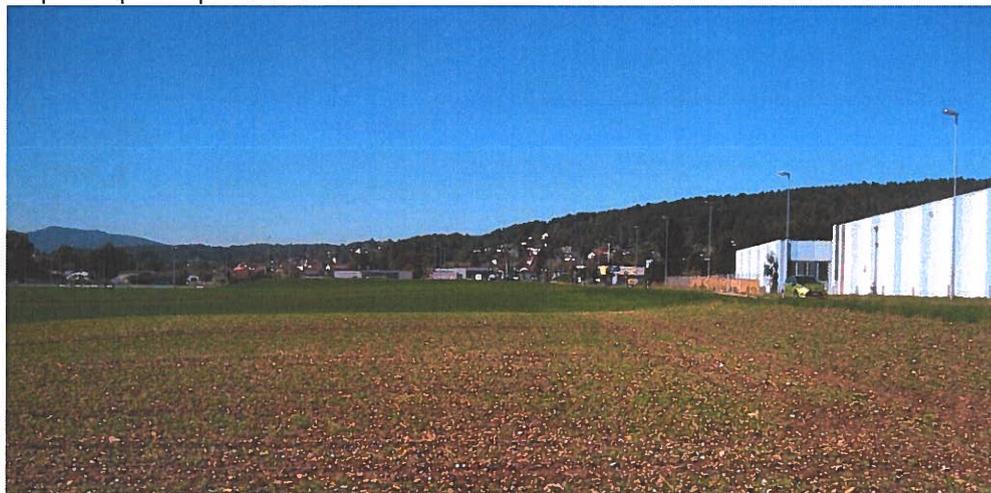
Objectifs particuliers

- Réaménager les espaces publics en favorisant les déplacements sécurisés à pied et à vélo ;
- Tirer parti de la réfection de la traversée de la localité pour aménager des espaces publics généreux, reliés entre eux et aux différents lieux de vie (écoles, commerces, places de jeux, de sports, etc.) ;
- Protéger et mettre en valeur les éléments caractéristiques du petit patrimoine (croix, fontaines, etc.) ;
- Eviter les atteintes aux sites bâtis sensibles, répertoriés dans le RBC et dans l'ISOS.

5 ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET ARTISANALES

La poursuite du développement de l'agglomération de Delémont pourrait avoir un effet marqué sur le développement des activités industrielles et artisanales à Develier. Dans les prochaines années, il s'agit de satisfaire les besoins en surfaces industrielles et commerciales.

Les activités artisanales et industrielles existantes, situées actuellement à l'entrée Est de Develier, sont peu denses en termes d'emplois, il s'agit essentiellement d'entrepôts, et de garages. Ces activités prennent place dans des locaux dont la superficie est élevée, mais qui emploient peu de personnes.



Charte d'agglomération



Les objectifs de l'agglomération qui s'appliquent à Develier pour les activités industrielles et artisanales sont les suivants :

9 L'agglomération promeut la mise en place de plans de mobilité par les collectivités ou les entreprises, avec le but de limiter l'usage de la voiture et de renforcer le report modal vers les transports publics et les mobilités douces.

11.1 L'agglomération, en collaboration avec le canton, élabore un concept de localisation des différents types d'activités pour l'ensemble des sites potentiels, d'une part, en fonction des surfaces disponibles et de l'accessibilité par les transports publics, en voiture, à vélo et à pied, et d'autre part, en fonction des besoins de mobilité des entreprises, des objectifs de maîtrise des nuisances et des synergies possibles.

Les communes de l'agglomération adaptent les règlements communaux selon les principes et règles qui en résultent.

Objectif général

■ **Répondre aux besoins en locaux et en surfaces des entreprises artisanales, industrielles et des commerces établis à Develier.**

Objectifs particuliers

■ Assurer l'accueil d'entreprises créatrices d'emplois et garantir une utilisation rationnelle et économique du sol.

6 INFRASTRUCTURES PUBLIQUES ET SERVICES À LA POPULATION

La population de Develier bénéficie de quelques commerces et services (magasin, poste, coiffeur), mais l'offre n'est pas très étoffée. La proximité de Delémont et de ses nombreux commerces et services est la cause de cette offre limitée.



Charte d'agglomération



Les objectifs de l'agglomération qui s'appliquent à Develier pour les infrastructures publiques et les services à la population sont les suivants :

- 12.1** Les communes de l'agglomération favorisent le maintien et le développement des services et des commerces de proximité, en fonction de leurs possibilités et des opportunités.
- 13.2** Les communes se coordonnent pour réaliser le nombre de logements et de services nécessaires spécialement adaptés aux besoins des personnes âgées, en partenariat avec les acteurs privés et en tenant compte des conditions d'accès.
- 4.2** L'agglomération coordonne les projets communaux, notamment en termes de salles polyvalentes, d'équipements scolaires et sportifs, d'aménagement d'aires de délasserment ou de loisirs.

Objectif général

Objectifs particuliers

- **Maintenir une offre de services à la population de qualité**
- Garantir une offre commerciale de proximité correspondant aux besoins quotidiens de la population en soutenant le développement des commerces déjà établis à Develier et en favorisant l'accueil de nouveaux commerçants ;
- Anticiper les besoins de création, d'agrandissement ou de rénovation d'infrastructures sportives et de loisirs, envisager les conflits possibles et orienter les solutions.

7 NATURE ET PAYSAGE

Le territoire de Develier présente différents paysages : massifs boisés, cours d'eau naturels, zones d'agriculture intensive et extensive.



Conformément aux directives cantonales en la matière, une conception d'évolution du paysage (CEP) a été établie par le bureau Biotec Biologie Appliquée SA à Delémont. Basée sur un processus participatif, elle comprend la description de l'état des lieux et la formulation d'objectifs dont la synthèse est présentée ci-dessous.

Charte d'agglomération



Les objectifs de l'agglomération relatifs au paysage et au patrimoine qui s'appliquent à Develier sont les suivants :

- 14.2** Les communes favorisent des mesures d'aménagement paysager à l'intérieur et en marge des zones urbanisées, notamment des entrées de localité et des espaces de transition avec les zones non bâties.
- 14.3** Elles contribuent à l'attractivité de la région pour la randonnée, par exemple en aménageant des parcours de découverte des paysages, de la nature et du patrimoine.
Elles veillent à l'accessibilité publique et à l'entretien d'un réseau continu et attractif d'itinéraires de promenade et de randonnée.
- 15** Les communes de l'agglomération, en collaboration avec le canton, protègent les milieux naturels et planifient leur mise en réseau.
Elles se concertent au sujet des mesures à prendre en relation avec la carte des dangers liés aux crues des cours d'eau.

Objectif général

Objectifs particuliers

- **Conserver et améliorer les qualités écologiques et paysagères de la commune.**
- Réaménagement des cours d'eau dans le cadre de la protection contre les crues ;
- Gestion et entretien des ruisseaux en zone agricole ;
- Pérennisation des plans d'eau et zones humides ;
- Maintien et valorisation des éléments structurels boisés ;

- Valorisation des qualités écologiques et paysagères des paysages semi-ouverts ;
- Préservation des terrains secs portés à l'inventaire cantonal ;
- Encouragement à la mise en place de surfaces de compensation écologique.

8 MOBILITÉ

Le village de Develier se situe sur la route RC6, qui relie Delémont à Porrentruy par le col des Rangiers. Elle constitue l'itinéraire de remplacement en cas de fermeture des tunnels autoroutiers du Mont-Terri et du Mont-Russelin. Cette route requiert donc un statut particulier, et présente un intérêt pour l'accessibilité entre les district de Porrentruy et de Delémont⁷.

La commune est desservie par la ligne CarPostal Delémont – Bourrignon – Lucelle et dispose de 7 arrêts (dont 1 à Develier-Dessus). Selon la fiche U.01.1 du Plan directeur cantonal, cette ligne constitue une desserte de niveau 1b, soit desserte par bus à une cadence semi-horaire.

Un soin particulier doit être porté dans le village de Develier à la sécurité des différents usagers de la chaussée. L'Etat jurassien entend promouvoir les modes de déplacement favorables à l'environnement pour tendre vers une mobilité durable. Les communes doivent ainsi offrir la possibilité de se déplacer à pied et à vélo en toute sécurité. Actuellement encore aux dimensions nécessaires au transit entre Delémont et Porrentruy avant la construction de l'A16, la route RC6 pourrait être redimensionnée pour laisser une plus grande place aux mobilités douces par exemple.

Les objectifs de l'agglomération qui s'appliquent à Develier pour la mobilité sont les suivants :

- 6** L'agglomération offre un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels et d'activités et les équipements entre eux.
Elle soutient l'information et la sensibilisation de la population, des écoles et des entreprises en faveur des déplacements à pied et à vélo.
- 6.1** Elle contribue à la réalisation des réseaux cyclables régionaux et locaux prévus par le plan directeur cantonal et les complète.
Elle veille à la sécurité et au confort des itinéraires existants et à créer.
- 6.2** Dans le cadre des projets publics ou privés en matière d'aménagement et de construction, elle veille à une offre de stationnement de vélos suffisante et facile d'usage, à domicile et à destination.
- 6.3** Elle soutient les communes dans leur action pour l'aménagement et la sécurisation d'un maillage fin de cheminements en localité, en tenant compte des besoins des usagers les plus fragiles.
- 6.4** Elle promeut la mise en place de pédibus et de vélobus comme solutions préférentielles pour l'accès à l'école.

Charte d'agglomération



⁷ Projet d'agglomération de 2^{ème} génération (PA2), mesure 205 INFRA « Traversée de la localité de Develier ».

Objectifs particuliers

La Commune de Develier a établi un Concept général de mobilité⁸ avec pour but d'améliorer la sécurité, le confort, la fluidité et la convivialité des déplacements de tous les usagers dont les buts sectoriels sont repris ici :

Transports individuels motorisés (TIM)

- Maintenir l'accessibilité à l'ensemble des quartiers du village ;
- Apaiser le trafic dans les quartiers et le réduire dans les secteurs sensibles (école, par exemple) ;
- Optimiser la gestion des places de stationnement ;
- Proposer des mesures simples, efficaces et compréhensibles, nécessitant peu de contrôle ou de suivi.

Transports publics (TP)

- Optimiser la localisation et l'aménagement des arrêts TP (abris couverts et éclairés pour les usagers et les vélos) ;
- Garantir une bonne accessibilité aux arrêts et la sécurité des usagers (valorisation de l'espace public, traversée de la chaussée).

Mobilités douces (MD)

- Encourager et favoriser les déplacements à pied et à vélo sur l'ensemble du territoire communal, plus particulièrement les parcours scolaires et en direction des principales destinations (commerces, arrêts TP, administration communale, centre sportif, etc.) ;
- Offrir un réseau de qualité, sûr, avec des liaisons directes et continues entre les quartiers et vers les communes voisines ;
- Sécuriser les traversées piétonnes de la route cantonale.

Le Concept général de mobilité décline ces objectifs en concepts sectoriels qui sont repris à titre illustratif en annexe.

9 TOURISME ET LOISIRS

La commune de Develier n'a pas de véritable vocation touristique. Toutefois, le vaste réseau de chemins de randonnée pédestre traversant des paysages et des milieux de qualité, et les itinéraires cyclables existants et planifiés présentent un certain attrait pour les activités de loisirs et le développement d'un tourisme doux, en lien avec la nature.

Par ailleurs, les terrains de sport situés au Sud-Est de la localité (tennis, pétanque, foot, etc.) offrent des possibilités de loisirs.

Objectifs particuliers

- Mettre en valeur les constructions, les aménagements et le balisage réalisés à ce jour (chemins de randonnée pédestre, places de pique-nique, etc.) ;
- Encourager le développement des activités touristiques et de loisirs en évitant de porter atteinte aux milieux naturels de qualité ;

⁸ Commune de Develier, Concept général de mobilité : Rapport, CSD Ingénieurs Delémont, 12 octobre 2020

10 DANGERS NATURELS

Lors des inondations d'août 2007, plusieurs bâtiments de Develier situés à proximité de la confluence des ruisseaux de la Fenatte, de la Golatte et de la Pran ont subi des dommages.

L'étude de la carte des dangers⁹ a permis d'identifier les enjeux suivants :

- Le manque de capacité hydraulique par la mise sous tuyau des différents cours d'eau pour le passage sous la route cantonale.
- Les débordements y relatifs notamment sur la route cantonale et plusieurs bâtiments.
- Le charriage par l'apport important de solides dans les 2 pièges à gravier (La Fenatte, La Golatte).
- L'inondation de sous-sols

Les objectifs de protection suivants ont été définis¹⁰ :

- Zone à bâtir, sauf les zones de sport et de loisirs, routes cantonales : Q100
- Bâtiments isolés habités et hors zones à bâtir (fermes) zones de maisons de vacances : Q50
- Zones de fermes, zones de sport et de loisirs, routes communales : Q30
- Champs et zones agricoles : Q5

Les secteurs présentant les principaux déficits de protection sont les suivants :

Sur la Fenatte

- Ferme du Moulin situé en zone de danger moyen
- Secteur entre la ferme du Moulin et le passage sous la route cantonale, principalement à cause des instabilités des berges

Sur la Golatte

- Route cantonale et habitations à proximité du dépotoir

Sur la Pran

- Restaurant du Cerf et habitations alentours
- Le bâtiment de la ferme Studer n'est pas touché, mais est en limite de zone de danger élevé
- La ferme du battoir est touchée par une zone de danger élevé, notamment à cause de l'instabilité des berges et des ouvrages de protection

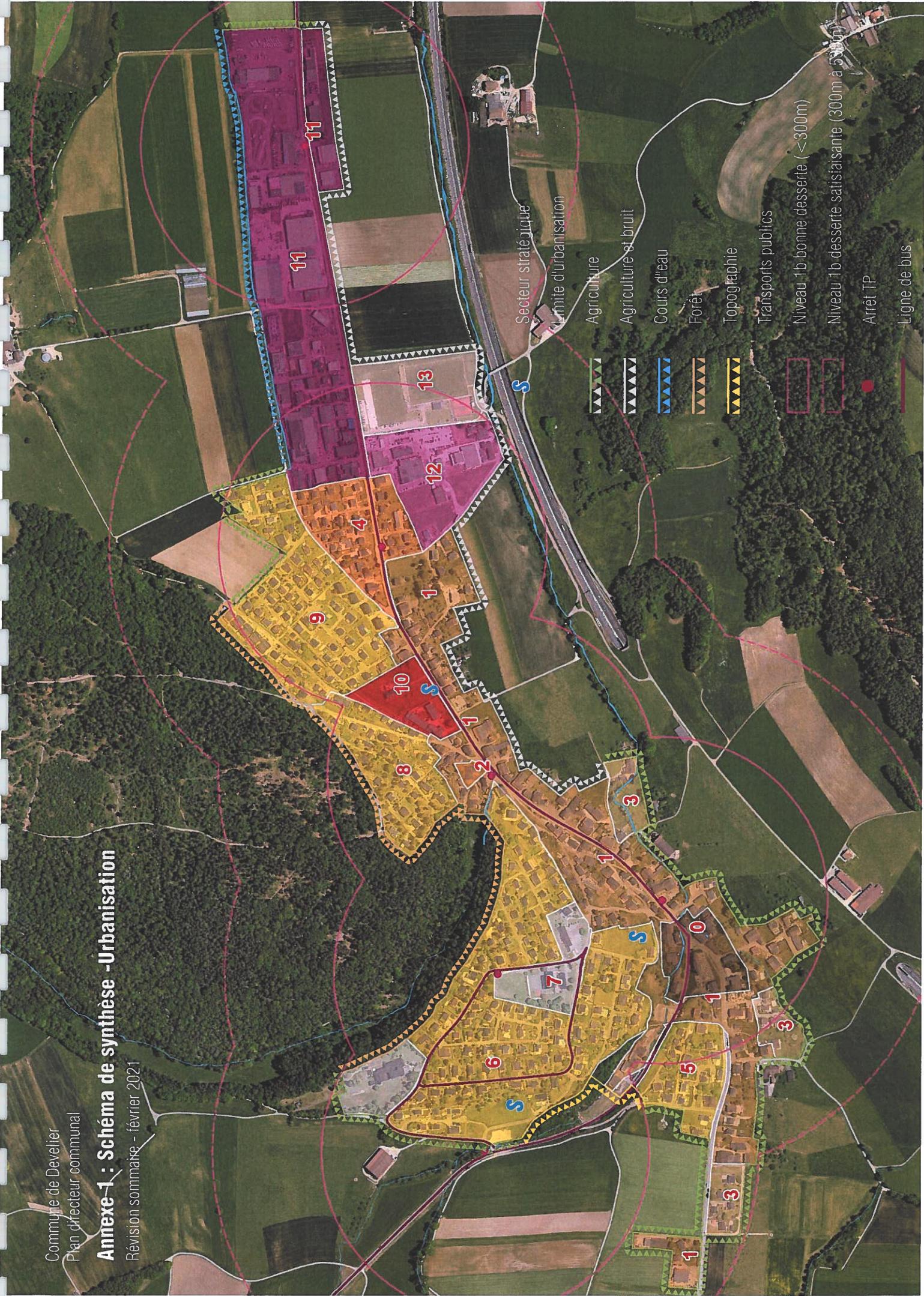
Une étude préliminaire puis un projet d'ouvrage ont permis d'élaborer un concept de protection permettant de sécuriser les secteurs présentant un déficit de protection.

⁹ Carte des dangers Develier-Movelier-Ederswiler-Lucelle : Rapport technique, ENV – M. Jobin SA, 26 mai 2010, p.2

¹⁰ Idem p.8

Annexe 1 : Schéma de synthèse - Urbanisation

Révision sommaire - février 2021



CSD INGENIEURS SA
Rue de la Jeunesse 1
Case postale
CH-2800 Delémont 1
+41 32 465 50 30
delemont@csd.ch
www.csd.ch

CSD INGENIEURS SA
Route Jo-Siffert - Givisiez
Case postale 384
CH-1701 Fribourg
+41 26 460 74 74
fribourg@csd.ch
www.csd.ch

CSD INGENIEURS⁺
INGÉNIEUX PAR NATURE



Commune de Develier

Concept général de mobilité

Rapport

Delémont, le 12 octobre 2020 / MB01119.100

5 Concept de mobilité

5.1 Concept général

La figure 18 présente le concept de mobilité en lien avec le développement de l'urbanisation. Les points clés sont mis en évidence en grisé dans la légende.

Le concept s'articule autour d'une véritable place de village au centre de la localité et d'un axe central requalifié et apaisé qui permet des déplacements sécurisés et attractifs pour la mobilité douce.

Les commentaires des différents éléments de la légende précisent le concept.

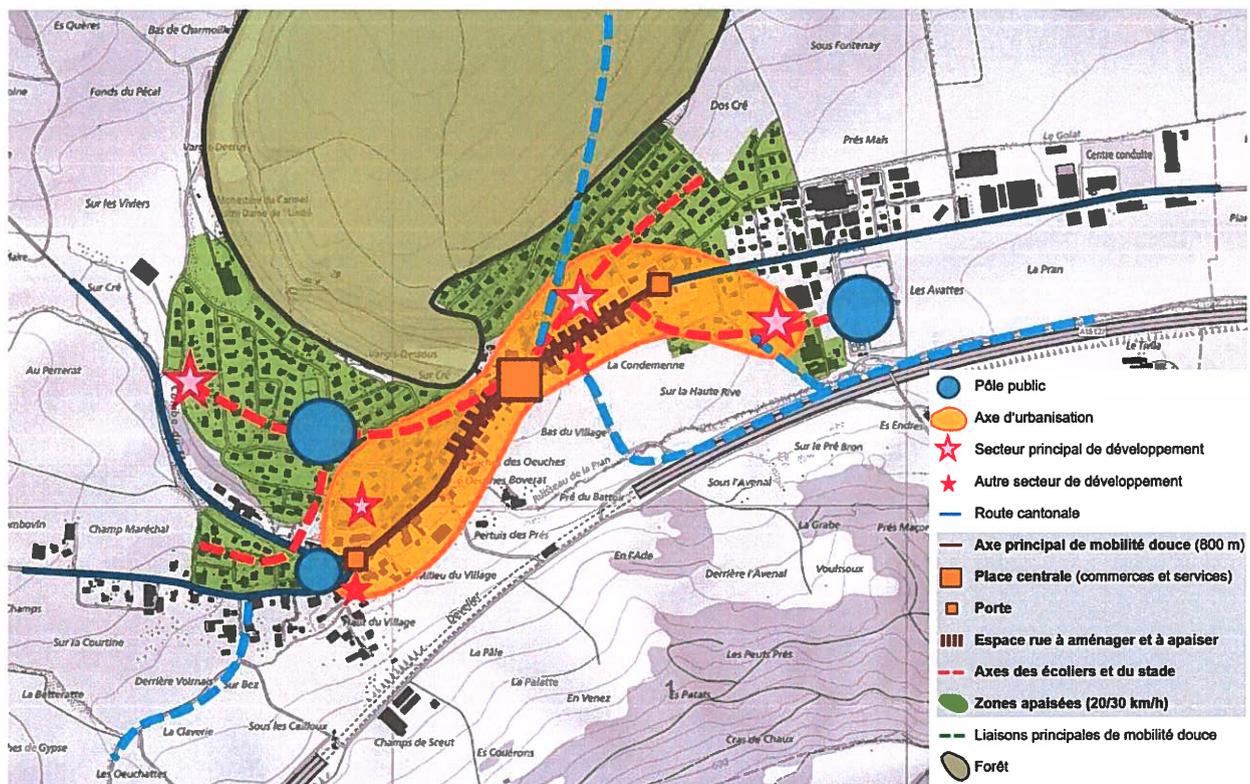


figure 18 : Concept de mobilité et d'urbanisation

Légende	Commentaires
Pôle publique	Les principaux pôles générateurs de trafic et nécessitant une bonne accessibilité par la mobilité douce sont les écoles, l'administration communale et l'église, le centre sportif.
Axe d'urbanisation	Le développement vers l'intérieur (densification) doit se concentrer entre les pôles principaux et le long des liaisons majeures de mobilité douce et la ligne de transports publics.
Secteur de développement	Les secteurs de développement sont des terrains libres à l'intérieur de la zone à bâtir. Les potentiels les plus importants sont « Sur la Lave », la Monte, le secteur « Scheurer » et « Les Quatre Faulx ». Les potentiels secondaires sont « Place du Soleil-La Fin » et le secteur « Studer ».

Axe central de mobilité douce	L'axe central constitue la colonne vertébrale du réseau de mobilité douce. Deux portes marquent les entrées de cet axe qui est à réaménager pour lui donner un aspect plus convivial et moins routier.
Place centrale	À la jonction entre les parties Est et Ouest du village, la place centrale accueille divers services et commerces. Un arrêt de transports publics est à proximité. Les principales destinations du village partent de la place (chemin de randonnée pédestre, école, administration communale, centre sportif). Son aménagement doit lui permettre d'identifier sa fonction de place, notamment par la mise à niveau de l'ensemble de l'espace de façade à façade (suppression de l'abri TP et autres éléments « encombrant » l'espace). La délimitation de la route reste à préciser ultérieurement (éléments verticaux tels que potelets, bornes ou bordures basses par exemple, revêtement différencié).
Porte	Pour marquer la transition entre des routes à orientation trafic et un espace rue apaisée des portes sont à aménager.
Espace rue à aménager et à apaiser	Avant et après la place centrale, aux abords des secteurs de développement, l'identité de la rue est à orienter vers un espace apaisé et convivial. La vitesse limitée de ce tronçon permet de réduire la largeur de la chaussée et d'attribuer plus d'espace aux autres usages de la rue, notamment les réseaux de mobilité douce.
Axe des écoliers et du stade	Pour favoriser la mobilité douce, notamment pour les plus jeunes, des axes forts sont à développer dans le sens Est-Ouest. Leur aménagement doit offrir confort et sécurité. Le balisage doit permettre de les identifier clairement (signalisation verticale, revêtement).
Zones apaisées	Sur les routes d'intérêt local, des régimes de vitesses réduites (30 km/h ou 20 km/h dans le secteur de la Sacie) sont appliqués. La cohabitation entre les différents usagers de la rue est ainsi facilitée.
Liaisons principales de mobilité douce	Les principales liaisons de mobilité douce doivent relier les pôles principaux entre eux et assurer les connexions avec les localités voisines.
Forêt	Le massif boisé au nord du village constitue le principal espace de loisirs à proximité des habitants. Il est à relier aux réseaux de mobilité douce.

5.2 Mobilité douce

La figure 19 présente le concept de mobilité douce. Il comprend deux axes majeurs « Est-Ouest » qui se rejoignent à la hauteur de la place centrale du village. Les connexions « Nord-Sud » se greffent sur ces deux axes. Les commentaires des différents éléments de la légende précisent le concept.

Légende	Commentaires
Chemin des écoliers	Cet axe reprend en grande partie le tracé du pédibus. La liaison entre la rue des Tilleuls et la rue « Sur la Lave » reste à réaliser selon le plan spécial « Sur la Lave ». L'aménagement de cet axe doit offrir confort et sécurité. Le balisage doit permettre de l'identifier clairement (signalisation verticale, revêtement).
Chemin du stade	Cet axe se situe en grande partie sur la route cantonale. Le réaménagement de la traversée de la localité, notamment dans sa partie centrale, doit permettre de libérer de l'espace pour l'aménagement d'un chemin de mobilité douce confortable et sécurisé. Un espace partagé (piétons et cycles) pourrait être envisagé. La liaison entre la route de Courtételle et le centre sportif reste à réaliser selon le plan spécial « Les 4 Faulx ». Comme le chemin des écoliers, l'aménagement du chemin du stade doit offrir confort et sécurité. Le balisage doit permettre de l'identifier clairement (signalisation verticale, revêtement).

<p>Connexions principales (piétons)</p>	<p>Plusieurs chemins piétons se greffent sur le chemin des écoliers par des escaliers ou des sentiers. Ces liaisons permettent avant tout des déplacements « Nord-Sud ».</p>
<p>Connexions principales (mixtes) existantes et à créer</p>	<p>Des connexions par des chemins existants permettent de relier les deux axes principaux (chemin des écoliers et chemin du stade) ou de rejoindre les localités environnantes.</p> <p>Deux liaisons supplémentaires pourraient être envisagées pour densifier le réseau et sortir, à plus court terme, la mobilité douce de la route cantonale (amélioration également de l'itinéraire régional selon PSIC) car la requalification de la traversée du village est un projet de moyen-long terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La première liaison est une prolongation du chemin du Battoir (à compléter en coordination avec le projet PROVITA). • La seconde liaison sert à relier la rue du Canal au chemin AF comprenant l'itinéraire cyclable régional (à coordonner avec la révision du PAL).
<p>Secteurs à améliorer</p>	<p>Chemin des « Indiens » : le revêtement est à améliorer de façon à le rendre praticable en tout temps. La largeur et le gabarit d'espace libre est à agrandir pour plus de confort.</p> <p>Connexion « Ruisseaux-Communance » : le passage pour les deux-roues et les piétons est à garantir à cet endroit en fait (garantir un couloir confortable sans barrière) et en droit (servitude de passage).</p>

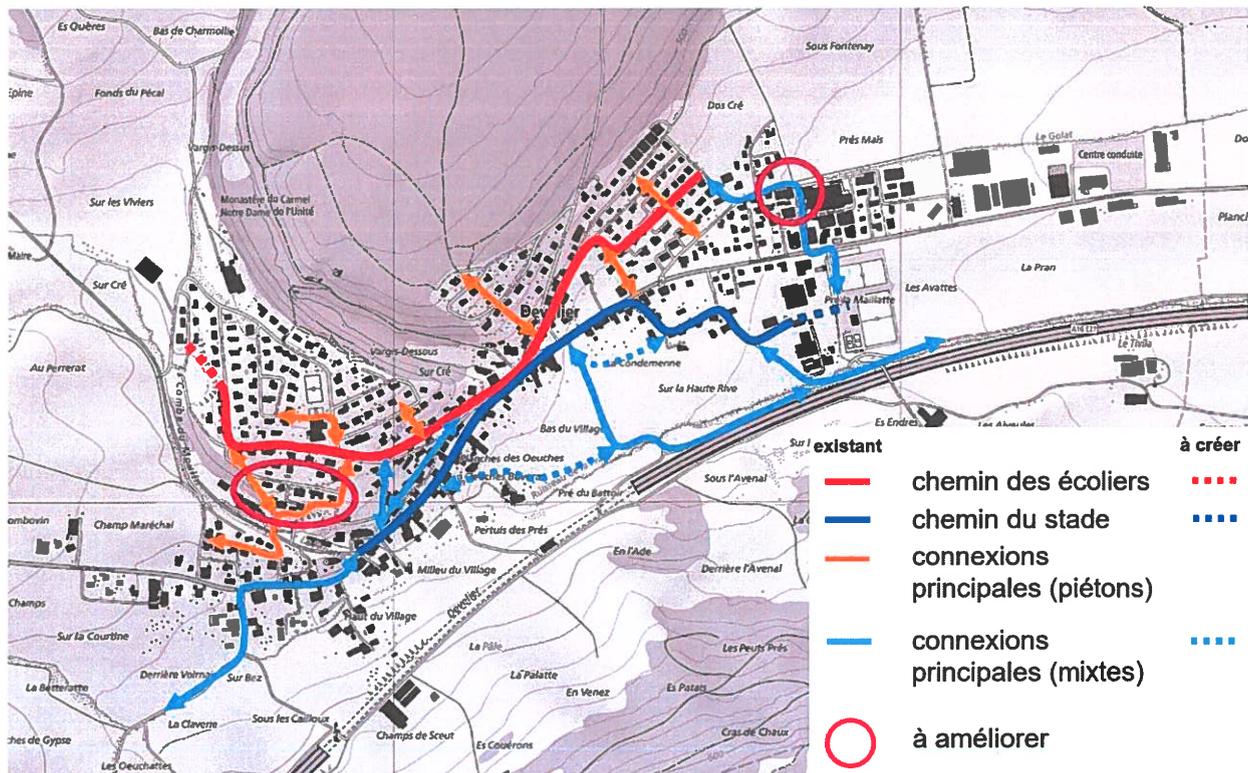


figure 19 : Concept de mobilité

5.3 Transports publics

La figure 20 présente le concept pour les transports publics. Il s'agit principalement d'une nouvelle localisation de quelques arrêts et de leur réaménagement en terme de confort pour les usagers. Les commentaires des différents éléments de la légende précisent le concept.

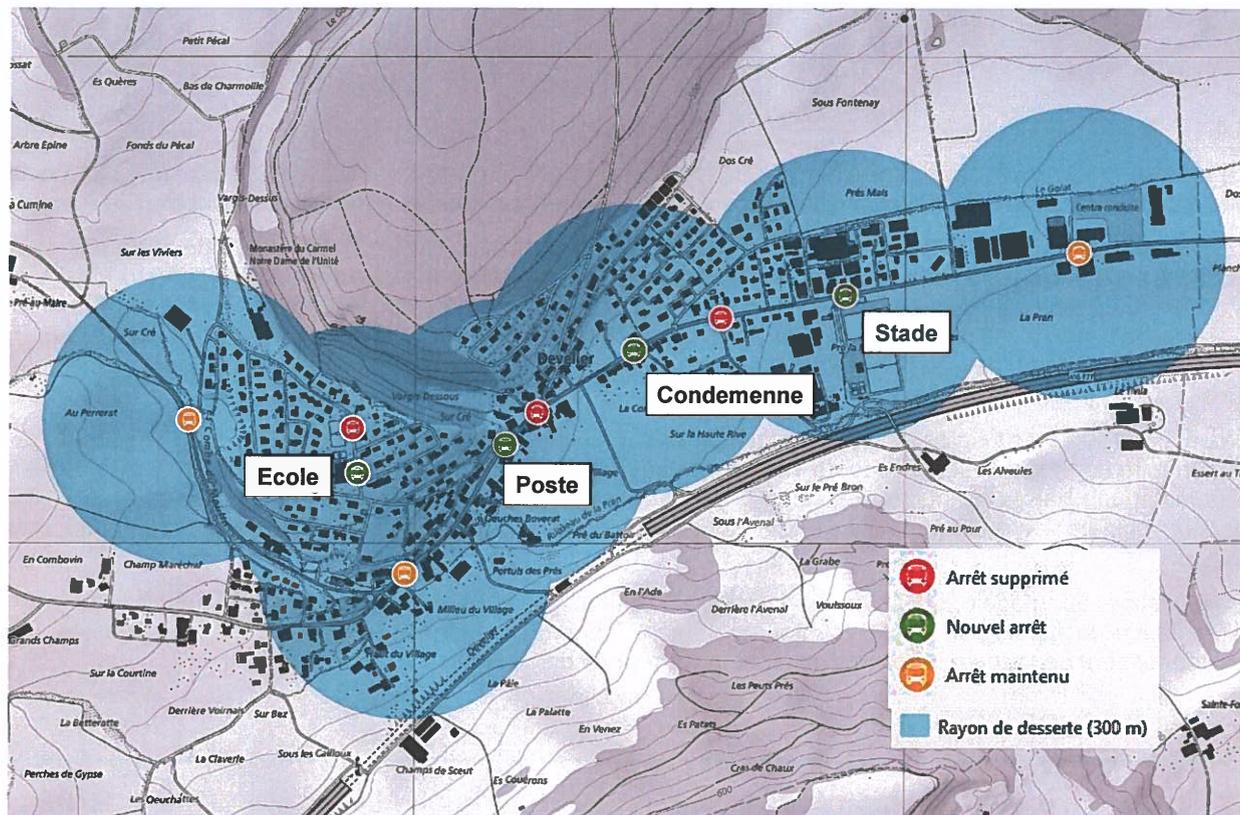


figure 20 : Concept pour les transports publics

Légende	Commentaires
Arrêt supprimé	Ces arrêts sont déplacés au profit d'une meilleure localisation (voir ci-après).
Nouvel arrêt	<ul style="list-style-type: none"> • Ecole : déplacement de l'arrêt devant l'école (connexion directe devant l'école). Les piétons ne doivent plus passer devant la place de stationnement de l'école. • Poste : déplacement de l'arrêt vers la rue Brûlée. La place devant la poste est libérée afin d'y aménager une place de village. • Condemne : déplacement de l'arrêt vers le chemin piéton de la rue des Vergers. La proximité avec le nouveau secteur de développement est ainsi garantie. La situation est identique pour le quartier de la « Sacie - Communance ». Il y a la possibilité de combiner l'arrêt avec l'aménagement d'une porte d'entrée. • Stade : nouvel arrêt permettant de desservir les installations sportives et les entreprises aux alentours.
Arrêt maintenu	Ces arrêts gardent leur emplacement. Leur aménagement est à revoir en fonction des remarques ci-après.
Rayon de desserte	La distribution des arrêts le long de la route cantonale est plus régulière (< 600 m). Chaque partie du village est proche d'un arrêt TP (env. 300 m).
Aménagement des arrêts de bus	<p>L'aménagement des arrêts de bus est à prévoir sur la chaussée pour éviter les mouvements latéraux des bus (confort des usagers) et faciliter leur insertion dans le trafic.</p> <p>Les zones d'attentes sont à surélever en conformité avec la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand - RS 151.3) et doivent comprendre un abri pour les usagers.</p> <p>Les arrêts centraux (Cerf, Poste, Bas du village) sont à équiper de parcs à vélos (abri et système antivol).</p>

5.4 Trafic motorisé

5.4.1 Modèle 50/30 km/h

Le modèle 50/30 km/h décrit le régime de vitesses idéal en termes de prévention des accidents à l'intérieur des localités. Il se fonde sur la distinction entre routes à orientation trafic et routes d'intérêt local.

Les routes à orientation trafic sont les principaux axes de circulation en localité. Il s'agit de maintenir leur capacité et leur attractivité pour le trafic roulant, raison pour laquelle elles devraient être en général limitées à 50 km/h. La sécurité des usagers vulnérables de la route doit néanmoins y être garantie par des mesures d'aménagement (passages pour piétons sécurisés, trottoirs, bandes cyclables). Il peut parfois aussi s'avérer pertinent d'instaurer des zones 30 sur des tronçons de routes à orientation trafic dans les centres de localités.

Les autres routes en localité sont dites d'intérêt local. Elles devraient être limitées à 30 km/h sur l'ensemble du territoire communal. Cette limite de vitesse apaise le trafic, ce qui renforce la sécurité et la qualité de vie. Elle induit une baisse du nombre et de la gravité des accidents. Les trajets scolaires y sont plus sûrs, les usagers vulnérables de la route s'y sentent davantage en sécurité et les automobilistes ne perdent guère de temps.

L'application du modèle 50/30 km/h à Develier fait l'objet de la figure 21. Les biens-fonds qui sont directement desservis par la route cantonale ne sont pas englobés dans les zones à vitesses réduites. Le secteur central de la route cantonale est soumis au régime de 30 km/h.

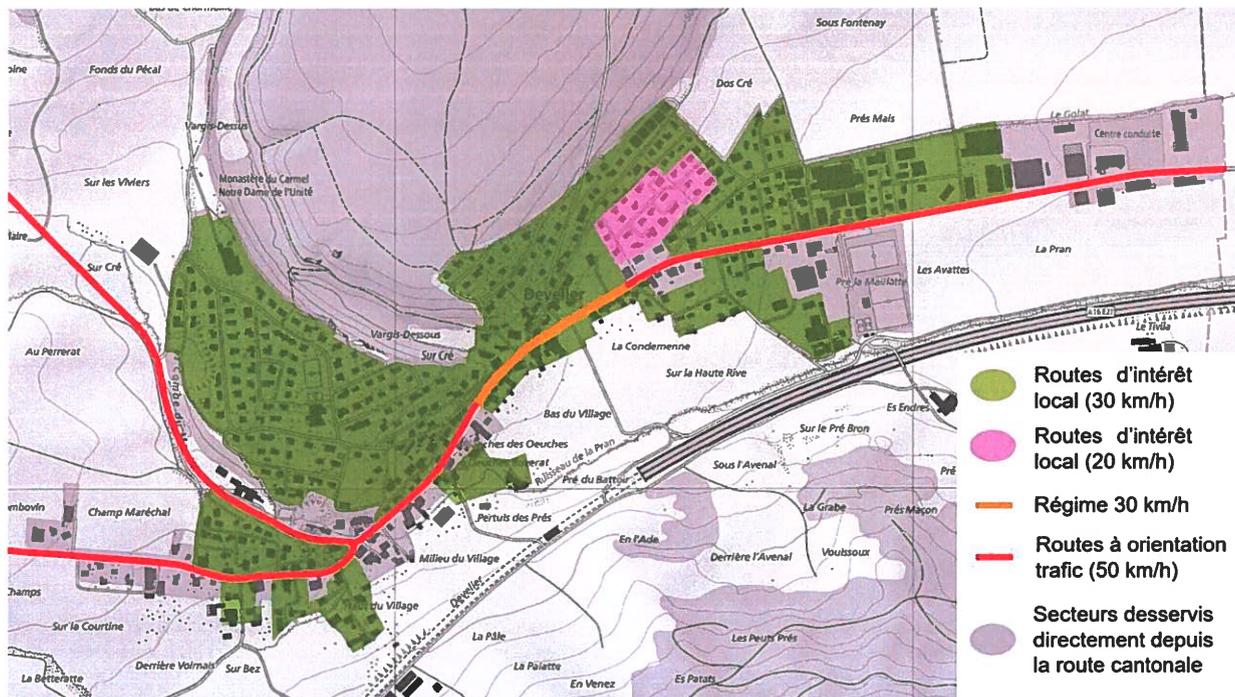


figure 21 : Modèle 50/30 km/h – vision finale

L'introduction du modèle 50/30 km/h sur l'ensemble du territoire communal présente plusieurs avantages :

- les demandes des riverains bénéficient d'une égalité de traitement ;
- la limitation de vitesse en vigueur peut être déduite de l'aspect de la route (aménager la rue en fonction du régime de vitesse) ;
- la démarche est moins coûteuse et évite la multiplication des procédures ;
- la limitation de vitesses est davantage respectée même si les mesures constructives sont peu importantes.

La figure 22 montre les adaptations prévues par rapport à la situation actuelle.



figure 22 : Modèle 50/30 km/h – modifications par rapport à la situation actuelle

Légende	Commentaires
Zones 30 existantes	Ces zones sont maintenues et renforcées par le système de « poches de circulation » (cf. chapitre 5.4.2), notamment pour la partie Ouest du village « Sur Cré ». Des aménagements spécifiques sont à prévoir pour réduire la vitesse sur certains tronçons (cf. chapitre 3.1.4).
Zone 20 existante	Pas de modifications prévues à l'exception du passage d'une partie en zone 30 (voir ci-après).
Nouvelles zones 30	Selon le modèle 50/30 km/h, toutes les routes d'intérêt local sont englobées dans une zone 30 km/h. Si nécessaire, des aménagements spécifiques de modération du trafic sont à prévoir.
Passage de zone 20 à zone 30	La configuration de la rue Abbé-Sérasset (largeur de la rue, pas de constructions à l'Est de la rue) ne justifie pas son maintien en zone de rencontre (20 km/h). Pour simplifier la compréhension des circulations, les rues desservies par la rue Abbé-Sérasset passent également en zone 30.
Autre régime	Le centre du village est à réaménager pour apaiser et sécuriser les usagers les plus vulnérables, encourager les déplacements et la traversée de la chaussée par la mobilité douce. Une place de village est à aménager. La réduction de la vitesse dans ce secteur permet de réduire la largeur de la chaussée et redonner ainsi de l'espace aux autres usages de la rue. C'est dans le cadre du projet de traversée de la localité et de place de village que le régime le plus approprié est à définir (30 ou 40 km/h).
Route à orientation trafic	A l'exception du tronçon au centre du village (voir ci-dessus), le régime de vitesse reste inchangé pour la route cantonale. Son équipement sera à revoir au cours du réaménagement de la traversée de la localité (mesure 2.205 du projet d'agglomération de Delémont).
Secteurs desservis directement depuis la route cantonale	Les biens-fonds qui sont directement desservis par la route cantonale ne sont pas englobés dans les zones à vitesses réduites et reste donc au régime de 50 km/h.

5.4.2 Poches de circulation

La figure 23 présente le concept de poche de circulation qu'il s'agit d'étendre à l'ensemble du village. Les commentaires des différents éléments de la légende précisent le concept.

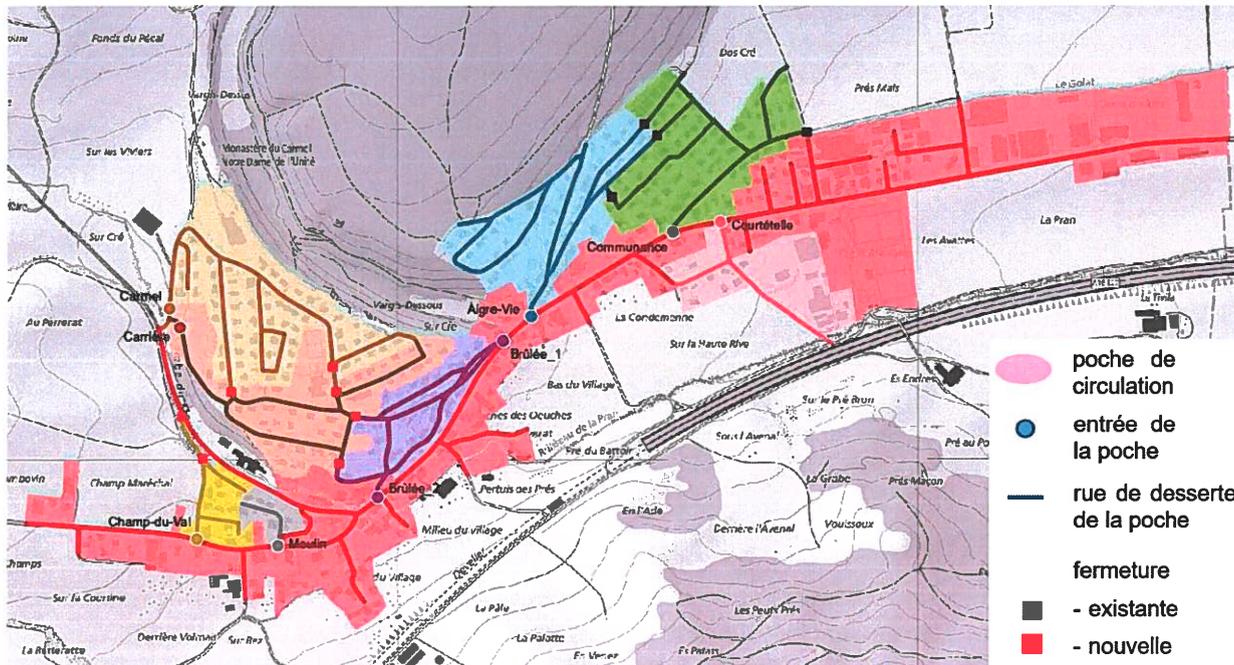


figure 23 : Concept de poches de circulation du trafic motorisé

Légende	Commentaires
Poche de circulation	<p>Une « poche de circulation » correspond à un quartier accessible par le trafic motorisé uniquement par un seul point d'entrée depuis la route cantonale. Il n'est pas possible de transiter d'une poche à l'autre autrement qu'à pied ou en deux-roues.</p> <p>Ce principe est déjà présent pour le secteur de la Communance, de l'Aigre-Vie, de la route de Courtételle ou du chemin du Moulin. Il s'agit de l'étendre à tout le village.</p>
Entrée de poche	<p>L'entrée d'une poche correspond à une porte d'entrée à une zone 30 km/h selon le modèle 50/30 km/h (cf. chapitre 5.4.1). Un aménagement spécifique est à prévoir pour bien identifier l'entrée et le changement de régime de vitesse.</p>
Rue de desserte de la poche	<p>Ces rues sont limitées à 30 km/h et, selon les besoins, des éléments de modération du trafic sont à prévoir (cf. chapitre 5.4.1).</p>
Fermeture	<p>Pour mettre en œuvre le principe de « poche de circulation », des obstacles physiques sont à aménager pour empêcher le transit du trafic motorisé d'une poche à l'autre. C'est déjà le cas au chemin des Chauxfours, à la rue des Vergers et entre le chemin des Sources et la rue Dos Cré. Il s'agit d'étendre ce principe aux rues suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Brulée (avant l'intersection avec la rue de la Monte) • Rue de la Monte (après l'intersection avec la rue de la Fenatte) • Rue du Carmel (entre la rue des Brandons et Sur Cré) • Champ-de-Val (accès depuis la route de Bourrignon) • Éventuellement, rue des Tilleuls (après l'intersection avec la rue de la Fenatte)

5.5 Stationnement

5.5.1 En général

La figure 24 présente le concept de stationnement dans les rues du village. Sur la base des largeurs de chaussée, sont identifiées les rues qui permettent le stationnement (largeur de chaussée supérieure ou égale à 5 m). La localisation des places est à préciser dans le cadre de l'aménagement des zones 30. Les commentaires des différents éléments de la légende précisent le concept.

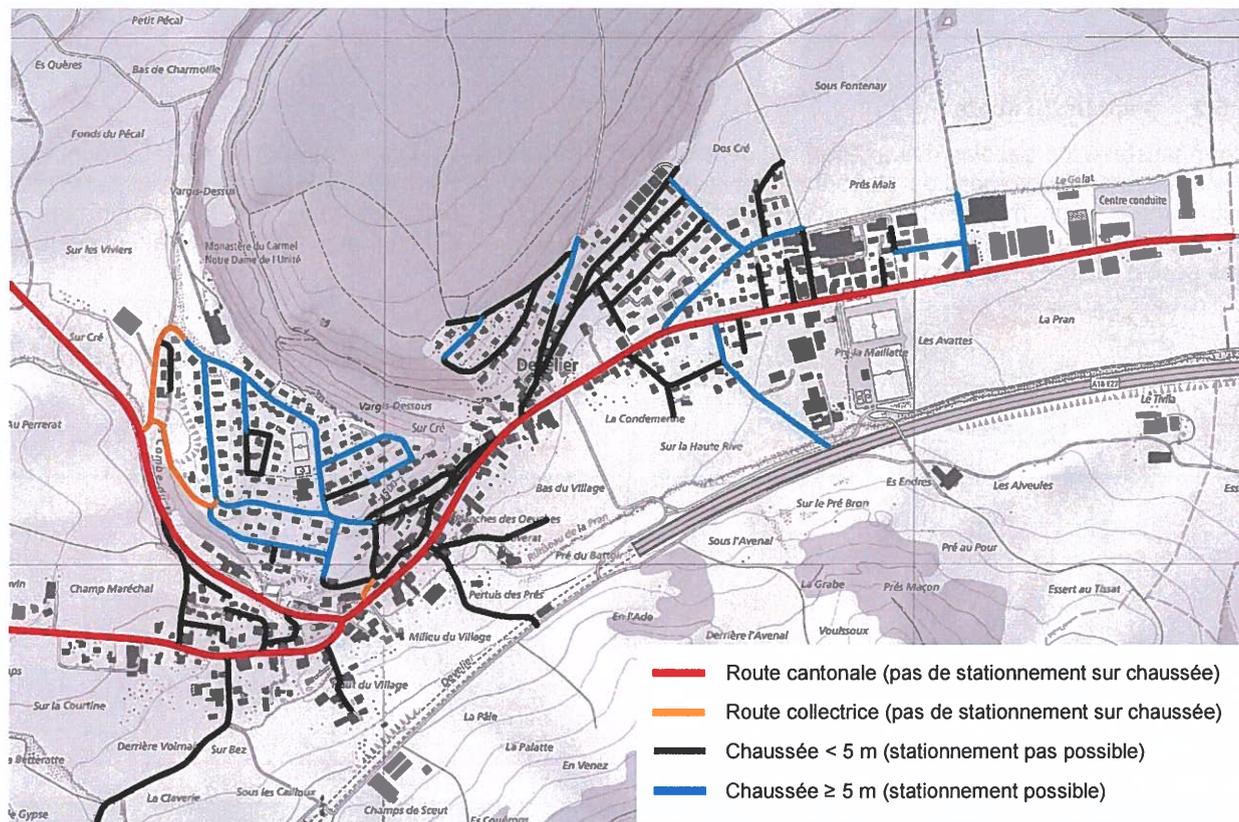


figure 24 : Concept général de stationnement

Légende	Commentaires
Route cantonale	Aucun stationnement ne peut être admis sur la route cantonale.
Route collectrice	Les routes collectrices indiquées ne sont pas opportune pour autoriser du stationnement (pas de besoin, proximité d'un carrefour, visibilité).
Chaussée < 5m Chaussée ≥ 5 m	<p>Le stationnement sur la chaussée est possible si le gabarit d'espace libre restant à disposition du trafic, notamment le trafic lourd et les secours, est supérieur ou égal à 3 m.</p> <p>Comme le gabarit d'une voiture stationnée est de 2 m selon les normes en la matière, cela signifie qu'une rue dont la largeur est inférieure à 5 m ne permet pas le stationnement (cf. figure 25).</p> <p>La localisation exacte et le nombre de places à proposer est à préciser rue par rue dans le cadre de l'aménagement des zones 30.</p> <p>Pour une application et un contrôle simple du stationnement sur le domaine public, il s'agit de l'autoriser uniquement aux endroits marqués dans les rues qui s'y prêtent.</p>

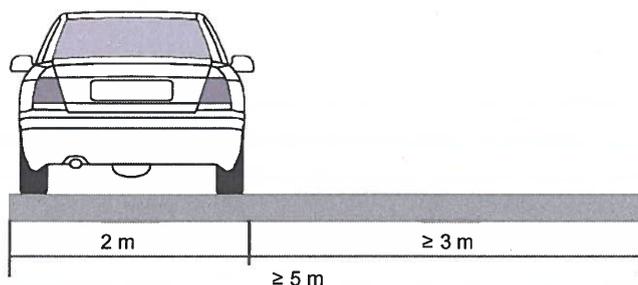


figure 25 : Largeur minimale de la chaussée pour permettre le stationnement

5.5.2 Secteur du stade

Pour satisfaire les besoins des usagers du centre sportif et des employés des entreprises aux alentours, un projet de réaménagement du stationnement a été esquissé (cf. Annexe E). Selon notre analyse, l'accès actuel devrait être maintenu et le projet complété par un arrêt de transports publics et un chemin piéton séparé (cf. figure 26). Les modalités de gestion du stationnement (tarification, affectation des places, gestion des accès) restent à définir.

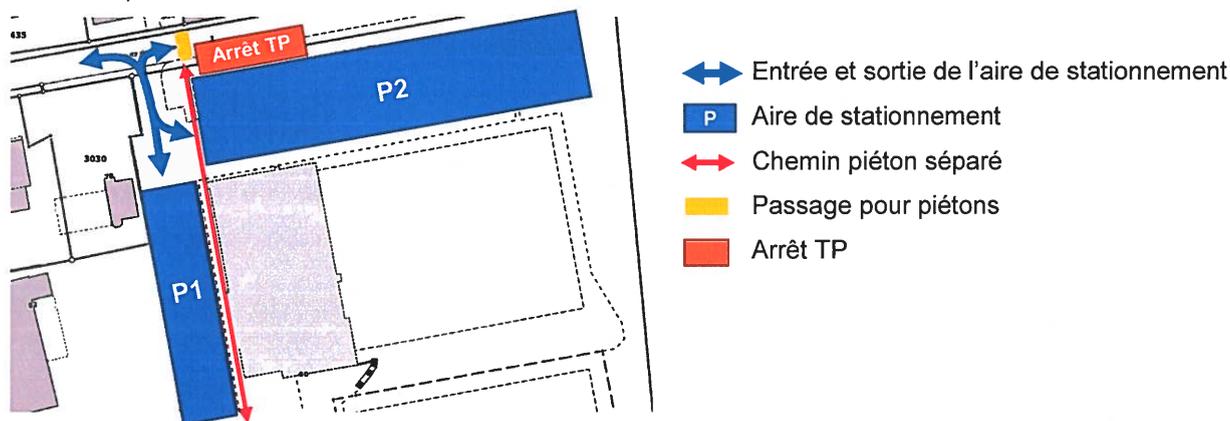


figure 26 : Concept général de l'aire de stationnement du stade

Légende	Commentaires
Accès	Un accès par l'ouest permet de mieux gérer l'ouverture et la fermeture des aires de stationnement, voire, selon les besoins, de « filtrer » les visiteurs (secteur « invités » par exemple pour l'aire P1). Un accès par l'est nécessite de traverser le secteur P2 pour se rendre au secteur P1. Il ne permet pas non plus de fermer le secteur P2 si cela s'avère nécessaire. Généralement, les visiteurs recherchent les places les plus proches de la destination (d'abord en P1 avant d'aller en P2) ce qui peut générer des mouvements « parasites » à l'intérieur de l'aire de stationnement.
Chemin piétonnier séparé	Pour que les piétons et cycles puissent accéder au terrain de sport en toute quiétude, l'aménagement d'un cheminement séparé permet d'éviter l'aire de stationnement et les manœuvres des véhicules. Il est à prévoir en lien direct avec le passage pour piétons et l'arrêt de transports publics.
Arrêt TP	Un nouvel arrêt de transports publics est à prévoir au droit du centre sportif (sur chaussée avec abri).

Il est utile encore de relever que selon la fiche du plan directeur cantonal M.06 « Gestion du stationnement », une aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 1'800 m². Tout excédent doit être intégré dans un bâtiment à plusieurs niveaux. La surface du projet de parking (> 5'000 m²) dépasse largement la limite prévue par la fiche M.06. Aussi, avant d'envisager la réorganisation du stationnement dans le secteur du stade, il s'agira de se coordonner avec la Section mobilité et transport pour apprécier le champ des possibles. A priori, le réaménagement d'une aire de stationnement existante ou la mutualisation d'un parking devrait permettre d'aller au-delà de la limite de 1'800 m².